

A Firenze il Festival dell'illegalità sbarca al nuovo aeroporto

scritto da Paolo Baldeschi

Nei giorni 25 e 26 maggio si è tenuto a Firenze il secondo Festival della legalità, riservato alle sole donne, forse perché è difficile, soprattutto a livello locale, trovare degni rappresentanti nell'ex sesso forte. Mentre vi è un'abbondanza di testimoni, relatori e soggetti attivi per il Festival dell'illegalità che si svolge, oltre che a Roma, a Firenze e dintorni tutti i giorni o quasi dell'anno.

Prendiamo ad esempio le note e meno note vicende del **nuovo aeroporto di Firenze** che il Presidente Enrico Rossi continua a spacciare come ampliamento di quello esistente. Si è iniziato con la **presentazione illegale di un Masterplan** e non di un Progetto definitivo come prescriveva la legge. Il motivo lo ha spiegato l'inaffondabile Vito Riggio, presidente dell'Enac, che così si fa per "prassi consolidata". Una nuova categoria giuridica che, se a sua volta consolidata, farà felici ladri e corrotti, soprattutto a livello politico.



Purtroppo era sempre andata bene, ma qui i cittadini non hanno abbassato la testa e si sono opposti. Ecco allora un primo tentativo, Renzi imperante, di introdurre (illegalmente) nel Def una norma che sanasse la situazione, abolendo il progetto definitivo a favore di quello preliminare, guarda caso, per i soli aeroporti. Una manovra così maldestra che non poteva passare; ma Enac e Toscana Aeroporti ben si sono guardati di tornare sui loro passi e sono andati avanti, fino a sbattere sulla **sentenza del Tar per la Toscana dell'agosto del 2016 che annullava la Vas e la variante al Pit**, atti preliminari alla Via del progetto dell'aeroporto.

Alla classe politica e imprenditoriale e alla stampa locale il fatto che la Vas avesse preso in considerazione una pista di 2000 metri e il Masterplan ne prevedesse una di 2400 sembrava una bazzecola e la sentenza del Tar l'intromissione di una "giustizia impicciona" (copyright Corriere fiorentino).

E così sono andati avanti con un **Masterplan illegale supportato da una Vas**

illegale e una Via illegale, crivellata da ben 142 prescrizioni, troppo onerose per essere ottemperate. Il Ministro dell'Ambiente, perciò, tergiversava nell'apporre la firma conclusiva, attendendo che a Roma venisse messa a punto **l'arma finale, il decreto legislativo 401 del marzo 2017**, sotto dettatura di Confindustria, poi diventato 104 nella versione definitiva.

Il Decreto non solo ha sanato le illegittimità pregresse ma ha permesso a Enac, Toscana Aeroporti e Ministero dell'Ambiente di mettersi d'accordo sul livello di dettaglio del progetto ora diventato "di fattibilità".

Il gioco delle tre carte consiste nel modificare le prescrizioni più onerose e nel dichiarare, contemporaneamente, le modifiche non rilevanti, evitando così di riaprire l'iter delle osservazioni e delle controdeduzioni. Un colpo di genio di cui si sono avvalsi i proponenti e il Ministero dell'Ambiente, per far decadere o ammorbidire le prescrizioni più onerose e tutte quelle riguardanti l'incompletezza e la lacunosità dei documenti presentati.

In particolare, occorre assicurarsi la docilità dell'Osservatorio preposto a monitorare la realizzazione del progetto e il rispetto delle prescrizioni rimaste in piedi. Ed ecco una modifica "non rilevante", imposta da ENAC, che **esclude dall'Osservatorio i Sindaci dei Comuni interessati dal nuovo aeroporto a favore di un unico rappresentante, Dario Nardella**, Sindaco della Città metropolitana e sfegatato sostenitore del progetto.

L'ultimo atto consiste nella Conferenza di Servizi che deve rendere coerenti le previsioni urbanistiche del Pit e dei Comuni con il progetto. L'idea già annunciata è di avvalersi dell'articolo 9 bis, aggiuntivo alla Legge 65/2014, che nel caso di progetti di interesse statale, quando la relativa Via abbia avuto esito positivo, **rende automatica l'approvazione delle varianti** evitandone la pubblicazione e le relative osservazioni.

Peccato che questi propositi cozzino con il comma 2 bis dello stesso articolo che **esclude la procedura semplificata se sono implicate delle modifiche alla disciplina dei beni paesaggistici** - questo è, appunto, il caso del progetto dell'aeroporto.

Andranno avanti i nostri eroi imperterriti, incuranti della giustizia impicciona? O cancelleranno il comma compromettente? O inventeranno qualche altro pasticcio in sede romana? Le scommesse sono aperte.

***Paolo Baldeschi**